Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/8516

04. 12. 90

Antwort

der Bundesregierung

auf die Große Anfrage der Abgeordneten Frau Teubner, Frau Rock, Frau Oesterle-Schwerin, Weiss (München), Frau Beck-Oberdorf, Frau Flinner, Frau Frieß, Frau Garbe, Frau Hillerich, Frau Kelly, Frau Kottwitz, Frau Nickels, Frau Saibold, Frau Schmidt (Hamburg), Frau Schoppe, Frau Wollny, Frau Eid, Frau Dr. Vollmer, Frau Beer, Frau Vennegerts und der Fraktion DIE GRÜNEN — Drucksache 11/7383 —

Emanzipation vom Auto — das Recht der Frauen auf eine Verkehrswende I

Vorbemerkung

Die Leitbilder der „modernen" Verkehrspolitik sind: schneller, höher, weiter – mit mehr und breiteren Straßen, mit immer leistungsstärkeren Motoren, mit expandierendem Schwerlastverkehr, Ausweitung des Flugbetriebes sowie Konzepten für Hochgeschwindigkeitsbahnen. 200 PS-Autos konkurrieren mit 250 km/h schnellen Eisenbahnen. Der Himmel über Deutschland platzt aus allen Nähten, der EG-Binnenmarkt wird uns mit weiteren Mammut-Lkw-Lawinen überschwemmen – und gleichzeitig wird der öffentliche Nahverkehr in den Städten und vor allem im ländlichen Raum systematisch marginalisiert, immer mehr Menschen werden ins Auto gedrängt.

Im Zuge der Geschwindigkeits-, Entfernungs- und Motorisierungseuphorie werden die Augen vor den Folgen dieser Entwicklung verschlossen.

Der Klimakollaps wird zu über 20 Prozent vom Verkehr verursacht. In vielen Bereichen sind die Grenzen der Belastbarkeit von Natur und Mensch durch den Verkehr überschritten. Jedes Jahr sterben 8 000 Menschen auf den Straßen. Das Waldsterben wird beschleunigt. Die Luft zum Atmen wird immer schmutziger, Boden und Trinkwasser sind in Gefahr. 60 Prozent der Bundesbürger/innen leiden unter Verkehrslärm. Städte und Gemeinden sind autogerecht zubetoniert und von Straßen zerschnitten.

Vor Ort bedeutet dies, daß die Straßen als wichtige öffentliche Freiräume, als soziale Orte völlig entwertet sind.

Die verkehrlichen Bedingungen werden für jede und jeden erfahrbar und wirksam bei den alltäglichen Wegen zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Kita, zum Spielplatz etc. Männer und Frauen sind jedoch – aufgrund der ungleichen Verfügungsmöglichkeiten über einen Pkw und aufgrund der gesellschaftlich bedingten geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung – von dieser autogerechten Verkehrspolitik unterschiedlich betroffen.

Nur 20 Prozent der Frauen besitzen einen Pkw, Männer zu 60 Prozent (lt. der zuletzt ausgewerteten „Kontinuierlichen Erhebung des Verkehrsverhaltens, KONTIV 1982). Ganz ohne Auto, d. h. ohne Möglichkeiten, über einen Pkw vom Partner, von der Partnerin, Verwandten o. a. zu verfügen oder darin mitzufahren, bewegen sich 30 Prozent der Frauen und 15 Prozent der Männer. Frauen machen heute fast ebenso häufig wie Männer, aber immer noch später den Führerschein; viele alte Frauen – zwei Drittel der über 65jährigen sind Frauen – haben nie einen besessen.

Stellt man eine nach Erwerbstätigkeit und Pkw-Besitz untergliederte Rangfolge her, so stehen an 1. Stelle die erwerbstätigen Männer (mit über 80 Prozent Pkw-Besitz), an 2. Stelle die männlichen Arbeitslosen, an 3. Stelle die Rentner, an 4. Stelle die Männer in Ausbildung und erst an 5. Stelle die erwerbstätigen Frauen.

In ihrer gesellschaftlichen Situation findet sich denn auch der Grund dafür, daß Frauen heute (immer noch) am meisten zu Fuß, mit dem Rad oder Bus und Bahn unterwegs sind, also den Umweltverbund nutzen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 27. November 1990 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Schlechtere Jobs, schlechtere Bezahlung sind für Frauen immer noch die Regel. Die Armut hat ein weibliches Gesicht.

Wie stark Frauen durch männerdominierte, autofixierte Verkehrspolitik diskriminiert werden, wird bei der Untersuchung der folgenden Fragen deutlich:

Wer legt welche Wege wie zurück?
Wem nutzen breite Straßen?
Wen gefährden schnelle Autos am meisten?

Männer legen etwa die Hälfte ihrer Wege mit dem Pkw als Fahrer zurück, bei Frauen sind es weniger als ein Viertel (lt. KONTIV 82).

Frauen sind fast doppelt so häufig zu Fuß unterwegs wie Männer. Proportional deutlich stärker als Männer nutzen sie den öffentlichen Nahverkehr, und im Pkw sind sie öfter als Männer Beifahrerinnen.

Es wird klar, daß das Gros der Autofahrenden Männer sind, und daß das Gros der auf die vergleichsweise schmalen, straßenbegleitenden Restflächen Verwiesenen Frauen sind. Sie sind es, die durch Lärm, Gestank, Umwege, Wartezeiten, Unbequemlichkeiten beim Transport von Kindern und/oder Sachen unter den heutigen Bedingungen einer autofixierten Verkehrspolitik massive Einschränkungen ihrer Lebensqualität hinnehmen müssen. Straßen, Wege, Parks etc. sind – bedingt durch die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung – Arbeitsplätze von Frauen, denn es sind Frauen, denen heute immer noch die Arbeit für die physische (Kochen, Spülen, Waschen, Einkaufen etc., aber auch Pflege von Alten, Kranken) und psychische (Zuhören, Ermutigen, Auffangen, etc. aber auch „Beziehungsarbeit") Wiederherstellung nicht nur ihrer eigenen, sondern auch der Kräfte von Männern und Kindern zugewiesen wird.

Neben der Abhängigkeit von den Zeitrhythmen des Partners und der Kinder werden Frauen zusätzlich stark durch Öffnungszeiten von Schulen, Kindergärten etc. in ihrem Alltag reglementiert. Bei erwerbstätigen Frauen, das betrifft inzwischen ⅔ aller Frauen bundesweit, verengt sich der zeitliche Spielraum bei dieser Doppel- bzw. Dreifachbelastung durch lange, umständliche und zusätzliche Wege auf ein Minimum.

Verkehrspolitisch relevant wird die Frage der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung an dem Ort, wo Verkehrspolitik zum Tragen und die Reproduktionsarbeit von Frauen sichtbar zusammenkommen, auf der Straße. Insofern entscheiden Politiker/innen und Planer/innen mit darüber, ob die Alltagsbewältigung von Frauen, soweit sie auf der Straße stattfindet, erleichtert, erschwert oder verhindert wird.

Frauen stehen viel stärker als Männer vor dem heute größer gewordenen Problem, sehr verschiedene Ziele und Aktivitäten zeitlich und räumlich erreichen und verbinden zu müssen.

Die Situation für Frauen auf dem Land stellt sich diesbezüglich noch einmal anders dar als für Frauen in der Stadt.

Das Hauptproblem für Frauen in ländlichen Regionen ist die Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen; d. h. die einzige Alternative, die sich zur Autobenutzung bietet, ist das Zuhausebleiben mit der Konsequenz des Isoliertseins und Verzichts auf die Teilnahme am öffentlichen Leben ebenso wie z. B. auf Weiterbildung, kulturelle Veranstaltungen etc...

Frauen in der Stadt können, wenn auch mehr schlecht als recht, den öffentlichen Verkehr benutzen, denn es gibt ihn wenigstens.

Eine besondere Rolle bei der Wegbewältigung spielt unter den gegebenen Verkehrsbedingungen die Bewegungsfreiheit von Kindern: je selbständiger Kinder sich bewegen können, je unbeaufsichtigter, um so mehr Eigenzeit bleibt den für sie Verantwortlichen, also in der Regel (immer noch) den Frauen. Die heutige Verkehrspolitik verunmöglicht aber gerade dieses, in der Stadt anders als auf dem Land.

Die Erreichbarkeit räumlicher Ziele hat, im Gegensatz zur Auto-„Mobilität", heute keineswegs zugenommen, für die meisten Frauen sogar eher abgenommen. Städte und Gemeinden sind durch den Verkehr so gewachsen, daß immer längere Wege entstehen. Die motorisierten Fahrleistungen steigen weiter an. Eine autofixierte Verkehrs-, Siedlungs- und Stadtentwicklungspolitik hat zur Zentralisierung von Versorgungs- und Dienstleistungsorten geführt, zu isolierten Stätten des Wohnens, Arbeitens, Versorgens und Erholens. Zum Beispiel hat sich die Zahl der Lebensmittelläden in der Zeit von 1960 bis 1980 halbiert. In vielen kleineren, insbesondere ländlichen Gemeinden und in so entstandenen Vororten gibt es schon keine mehr. Das bedeutet Zwang zu immer längeren Wegen.

Die Bewältigung allein schon der Versorgungswege führt zu einer Benachteiligung gerade derjenigen, die kein Auto haben – und das sind vor allem Frauen – oder wollen und zu einer zunehmenden unfreiwilligen Abhängigkeit von der Autobenutzung oder vom Autobesitz.

Indirekt beeinflußt dieser „Zwang zum Auto" noch viel weitgehender die Lebensplanung von Frauen und ihre Möglichkeiten zu eigenständiger Existenzsicherung. Erwerbsarbeit mit Haushalt und Kinderversorgung zu vereinbaren, wirft für Frauen ohnehin schon große Probleme auf. Durch längere Wege und abgenommene Erreichbarkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln verstärken sich diese Probleme so, daß viele Frauen ihre Arbeitsstätte von vornherein eher nach deren Erreichbarkeit bzw. Nähe zur Wohnung als nach Qualifikation und beruflichem Fortkommen suchen. Nachteile für ihre aktuelle Berufstätigkeit, niedrigere Einkommenshöhe und später geringere Chancen eines existenzsichernden Vollzeit-Berufseinstiegs, nachdem die Kinder erwachsen geworden sind, sind die Folge. Die (materielle) Abhängigkeit von Männern wird festgeschrieben.

Die auf den Autoverkehr fixierte Verkehrspolitik greift in noch weiterer Hinsicht in die Bewegungsfreiheit und das Lebensgefühl von Frauen ein: die Männern weitgehend unbekannte strukturelle Gewalt gegen Frauen erhält Raum, wenn zugunsten des Autoverkehrs Frauen unter die Erde, in Unterführungen und U-Bahn-Haltestellen verbannt werden, wenn breite Fahrbahnen und Parkplätze, unzugängliche und Straßeninsel-Haltestellen sowie der zunehmende Autoverkehr selbst zu immer mehr menschenleeren Orten führen. Nicht nur die tatsächliche Gewalt, sondern mindestens ebenso die so gesteigerte potentielle Gewalt beschneiden zusätzlich die Bewegungsfreiheit von Frauen. Die gängige Verkehrspolitik wirkt so daran mit, daß Frauen sich zu defensiven Verhaltensmustern, bewußten und unbewußten Vermeidungsstrategien wie Umwegen und, was besonders ältere Frauen trifft, zum Verzicht auf Unternehmungen und Besuche in den Abend- und Nachtstunden gezwungen sehen. Die Unabhängigkeit von Frauen wird so auch von der Verkehrspolitik untergraben, wenn viele Frauen sich unter diesen Umständen lieber in männlichen Schutz vor Männern begeben.

Nun kann es nicht darum gehen, Frauen zu automotorisieren, wie es den Spekulationen der Automobilindustrie entspräche („Die weitere Motorisierung bestimmen die Frauen" – Titel der Shell-Prognose zum Pkw-Bestand). Oder etwa auf die behutsamere Fahrweise von Frauen zu setzen, um eventuell ein zu erwartendes, erhöhtes Unfallrisiko auf den Straßen zu verhindern. Mehr Autoverkehr würde die umweltzerstörerischen Auswirkungen ebenso wie die Benachteiligung derjenigen, die sich ohne Auto bewegen müssen oder wollen, noch potenzieren. Appelle an umweltbewußte oder vernunftgeleitete Auto-Abstinenz von Frauen sind keine Lösung. Die einzige Alternative zum Umsteigen auf das Auto ist eine massive Verkehrswende, auf die Frauen ein besonderes und legitimes Recht haben.

Gerade durch die feministische Sichtweise wird eine neue, bisher völlig unbeachtet gebliebene gesell-

schaftspolitische Dimension von Verkehrspolitik deutlich; die gesellschaftlichen Auswirkungen der Verkehrspolitik, insbesondere für Frauen, die Tatsache, daß Frauen durch die autoorientierte Verkehrspolitik in ihrer Bewegungs- und damit Entscheidungsfreiheit sehr viel massiver beeinträchtigt werden als Männer und die damit verbundene verschärfte Diskriminierung von Frauen sind von den für die Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland Verantwortlichen bisher nicht wahrgenommen oder gar berücksichtigt worden.

Ziel der Verkehrspolitik der Bundesregierung ist es,

- die Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen zu verbessern,
- die vom Verkehr verursachten Belastungen für Mensch und Umwelt abzubauen,
- bei der verkehrlichen Erschließung darauf zu achten, daß der Lebensraum des Bürgers und der Bürgerin in Stadt und Gemeinde lebenswert gestaltet wird.

Die Bundesregierung verfolgt keine autoorientierte Verkehrspolitik. Es gilt vielmehr, das Verkehrswachstum umweltgerecht zu bewältigen. Diese Aufgabe kann nur durch eine Zusammenarbeit der Verkehrsträger erreicht werden. Alle Verkehrsträger sind gefordert.

Die Behauptung, es gebe eine männerdominierte, autofixierte Verkehrspolitik, die Frauen diskriminiert, entbehrt jeglicher Grundlage.

Die teilweise schwierige Situation von Frauen oder Männern, die sich um die Familie kümmern, ist nicht in einer angeblich frauendiskriminierenden Verkehrspolitik begründet, sondern darin, daß die Gesellschaft noch nicht die Arbeit in der Familie als der Erwerbsarbeit gleichwertig anerkennt.

Für dieses Ziel setzt sich die Bundesregierung seit langem ein. Sie kann auf eine umfangreiche Leistungsbilanz zur Aufwertung der Arbeit in der Familie verweisen.

Wichtig zur Verbesserung der Situation von Frauen/Männern mit Kindern und Kinderwagen im Straßenverkehr sind nicht – wie gefordert – besondere gesetzliche Regelungen, sondern eine Verbesserung des sozialen Verhaltens der Mitmenschen.

Im übrigen unterstützt die Bundesregierung alle Bemühungen, den Schutz der Frauen zu erhöhen.

1. Ist sich die Bundesregierung der frauendiskriminierenden Wirkung von Gesetzen, Verordnungen, Richtlinien und Empfehlungen, die den Straßenbau, die Straßengestaltung und deren Förderungspraxis betreffen, bewußt?

   Wie gedenkt die Bundesregierung diese Auswirkungen aufzuheben?

Eine „frauendiskriminierende Wirkung" von Rechtsvorschriften zum Straßenbau und zur Straßengestaltung ist – auch nicht ansatzweise – erkennbar.

2. Ist sie bereit, diese rechtlichen Grundlagen bzw. planungsrechtlich bindenden Empfehlungen unterhalb der gesetzlichen Ebene gemessen am Gleichbehandlungsgrundsatz des Artikels 3 GG überarbeiten zu lassen?

   Wenn ja, in welcher Form soll diese Anpassung an die Grundsätze des Grundgesetzes vorgenommen werden, und in welcher Weise sollen Frauen jeweils beteiligt werden?

   Wenn nein, wie vertritt die Bundesregierung die Nicht-Anpassung an die Grundsätze des Grundgesetzes?

Wie schon in der Antwort zu Frage Nr. 1 ausgeführt, ist eine „frauendiskriminierende Wirkung" von Rechtsvorschriften zum Straßenbau etc. auch nicht ansatzweise erkennbar. Um so weniger nachvollziehbar sind die in der Frage Nr. 2 unterstellten Verstöße dieser baurechtlichen Vorschriften gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz des Artikels 3 GG.

3. Allgemeine Begriffe wie „öffentliche Belange", „Gemeingebrauch", „gleichwertige Lebensbedingungen", „Bürgerbeteiligung" etc. erwekken den Eindruck, daß selbstverständlich alle Menschen, alle Interessen gemeint sind. Tatsächlich aber verbergen sich hinter diesen Begriffen geschickte, wenn auch vielleicht unbewußte Ausschlußstrategien. Bei genauem Hinsehen finden die spezifischen Interessen von Frauen eben doch keinen Eingang in die „öffentliche Belange", ebenso wie die langjährige Diskussion um die Umweltbelange deutlich machte, daß auch sie offensichtlich nicht unter diesen Begriff fallen. So werden inzwischen in Gesetzes-, Verordnungstexten etc. Umweltbelange, sogar gesplittet nach Tier-, Pflanzen- und Artenschutz, explizit benannt, ohne im Grundsatz zu einer Neudefinition bzw. zur Abschaffung des Begriffes der öffentlichen Belange zu kommen. Denkbar wäre letzteres als Ergebnis aus der Diskussion um den Umweltschutz. Das Beispiel zeigt, daß es zum unmißverständlichen Gebrauch von Gesetzestexten notwendig ist, ausdrücklich das Gemeinte aufzuzählen.

   Ist die Bundesregierung bereit, allgemeine Formulierungen in Gesetzen, Verordnungen etc., die die Straße betreffen, zu überarbeiten und überholte Formulierungen wie „öffentliche Belange", „Gemeingebrauch" etc. zu ersetzen durch adäquate Benennung, auch gemäß der nach Artikel 3 GG beabsichtigten Beseitigung der Frauendiskriminierung?

Nein. Begriffe wie „öffentliche Belange" und „Gemeingebrauch" gehören zu einer Vielzahl sog. unbestimmter Rechtsbegriffe im Verwaltungsrecht.

Die Verwendung unbestimmter Rechtsbegriffe ist erforderlich, um eine – den Gerechtigkeitsvorstellungen entsprechende – Anpassung abstrakter Normen an gegenwärtige und zukünftige konkrete Lebenssituationen zu ermöglichen.

Ein Zusammenhang zwischen der Verwendung unbestimmter Rechtsbegriffe in straßenrechtlichen und städtebaulichen Gesetzen und Verordnungen einerseits und der Diskriminierung von Frauen andererseits ist nicht erkennbar.

Der genaue Inhalt dieser Begriffe unterliegt einem Wandel in Anpassung an veränderte Lebensbedingungen, Wertvorstellungen in der Gesellschaft, Rechtsauffassung u. ä.

Sie sind nicht überholt und bedürfen keiner Überarbeitung.

4. Ist sie bereit, auch im Baugesetzbuch auf die konkrete Benachteiligung von Frauen Bezug zu nehmen und deren Beseitigung im § 1 als Aufgabe der Bauleitplanung im Allgemeinen Städtebaurecht festzuschreiben?

Das Baugesetzbuch trägt dem Gleichheitssatz des Artikels 3 GG ohne Einschränkungen Rechnung. Die Planungsleitsätze und Planungsgrundsätze des § 1 BauGB stellen sicher, daß die Bedürfnisse der Bevölkerung im allgemeinen und die Bedürfnisse der Frauen im besonderen berücksichtigt werden. Einer zusätzlichen Regelung bedarf es daher nicht.

Frauen in der Stadt

Arbeitsplatz Straße

Der Alltag von Frauen unterscheidet sich weitgehend von dem der Männer. Vor dem Hintergrund der noch immer bestehenden gesellschaftlichen Zuschreibung von Hausarbeit und Kindererziehung ergibt sich für Frauen mehr notwendige Wegeorganisation und -kombination, mehr Zeit- und Energieaufwand für die Wegebewältigung pro Tag als für Männer.

In diesem Zusammenhang kommt der Straße und ihrer jeweiligen verkehrlichen und damit zusammenhängend ihrer räumlichen Situation entscheidende Bedeutung zu. Sie stellt den Arbeitsplatz für diejenigen dar, die diese Reproduktionsarbeiten leisten – mit ganz konkreten Arbeitsbedingungen.

Hierzu gehört zum Beispiel, daß durch die Entmischung der Stadtquartiere in Gewerbe-, Wohn-, Erholungs- und Dienstleistungsviertel die Pkw-abhängige Fortbewegung erheblich zugenommen hat. Die Verkehrsplanung und -politik hat diese Entwicklung durch vorrangige Förderung des motorisierten Individualverkehrs einseitig unterstützt. Ein Leben in der Stadt ist ohne Auto zwar noch – im Gegensatz zur ländlichen Situation – organisierbar, aber mit wesentlichen Beeinträchtigungen und Zumutungen behaftet, die die alltäglichen Lebensbedingungen belasten.

Die bisher übliche Betrachtung der Verkehrsabwicklung als rein technisches Problem hat neben der katastrophalen ökologischen Situation auch erhebliche Belastungen von Frauen bezüglich ihrer sozialen und räumlichen Situation mit sich gebracht.

Die meiste Zeit draußen verbringen Frauen, die nach wie vor die Kinder und den Haushalt versorgen, auf dem Weg zum oder vom Einkaufen, zur Arbeit, zum Spielplatz etc. Da sie über die Hälfte ihrer Wege zu Fuß zurücklegen, sind sie den Auswirkungen des nach wie vor zunehmenden Autoverkehrs mehr ausgesetzt als Männer. Diese Arbeitsbedingungen werden bisher nicht gesehen, geschweige denn problematisiert.

5. Ist die Bundesregierung bereit, für den Arbeitsplatz Straße die gleichen arbeitsschutzrechtlichen Bestimmungen, bezogen auf den Platzbedarf der jeweiligen Arbeit und die Grenzwerte für Schadstoffe und Lärm, zugrundezulegen wie für andere Arbeitsplätze?

Für Personen, für deren Erwerbsarbeit die Straße den Arbeitsplatz darstellt, bestehen die folgenden speziellen Arbeitsschutz- und Unfallverhütungsvorschriften:

a) unmittelbar auf der Straße:
Unfallverhütungsvorschriften
VBG 126 „Müllbeseitigung",
GUV 7.9 „Straßenreinigung",
VGB 37 „Bauarbeiten"

b) auf Fahrzeugen:
— Gesetz über das Fahrpersonal von Kraftfahrzeugen und Straßenbahnen vom 19. Februar 1987
— Fahrpersonalverordnung vom 23. Juli 1990
— Verordnung über die Beschäftigung von Frauen auf Fahrzeugen vom 2. Dezember 1971
— Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 (Vorschriften über das Mindestalter für Fahrer über Lenk- und Ruhezeiten, Akkordverbot)
— Nrn. 50ff. der Ausführungsverordnung zur Arbeitszeitordnung vom 12. Dezember 1938 (Lenk-, Ruhe- und Schichtzeiten).

Diese Vorschriften enthalten jedoch keine Schutzbestimmungen über den Platzbedarf und Grenzwerte für Schadstoffe und Lärm.

Was die Übertragung der allgemeinen Arbeitsschutz- und Unfallverhütungsvorschriften, die solche Bestimmungen enthalten, betrifft, so hält die Bundesregierung es nicht für möglich, diese Vorschriften auf die Straße als Arbeitsplatz von Frauen, die Reproduktionsarbeiten leisten, also Haushalt und Kinder versorgen, anzuwenden.

Diese Vorschriften sind nämlich auf Personen zugeschnitten, die Erwerbsarbeit an bestimmten, räumlich abgrenzbaren Arbeitsplätzen, sei es in Gebäuden oder im Freien, erbringen (vgl. z. B. Artikel 2 der Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 30. November 1989 über Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz in Arbeitsstätten – 89/654/EWG –, ABl. EG Nr. L 393 S. 1; hinsichtlich der Arbeiten im Freien die Vorschriften der Arbeitsstättenverordnung, über Arbeitsplätze auf dem Betriebsgelände im Freien, über Baustellen und über Verkaufsstände im Freien).

Einen solchen räumlich abgrenzbaren und im Hinblick auf die dort herrschenden Einwirkungen beschreibbaren Arbeitsplatz, an den unter Arbeitsschutzgesichtspunkten vernünftige und erfüllbare Anforderungen gestellt werden könnten, stellt „die Straße", die ja gerade die Ortsveränderung ermöglichen soll, nicht dar.

6. Welche Konsequenzen hätte nach Meinung der Bundesregierung eine derartige Zugrundelegung gleicher Maßstäbe?

Vgl. Antwort zu Frage 5.

Eine Gleichstellung ist nach Ansicht der Bundesregierung nicht möglich.

7. Ist der Bundesregierung das Ausmaß der zusätzlichen gesundheitlichen Schädigung von Frauen durch diese Arbeitsbedingungen bekannt?

Ziel der Bundesregierung ist es, die vom Verkehr ausgehenden Belastungen für Mensch und Umwelt generell zu vermindern.

8. Hält die Bundesregierung derartige, nicht nur die Gesundheit beeinträchtigende Arbeitsbedingungen von Frauen bei ihren täglichen Wegen für vereinbar mit ihrer Pflicht der allgemeinen Daseinsfürsorge?

Vgl. Antwort zu Frage 7.

9. Wie steht die Bundesregierung zu der gesellschaftlichen Wertzuweisung der Leistungen von Frauen, die gesellschaftlich notwendige Reproduktionsleistungen erbringen, wie sie in der monetarisierten Bewertung des Unfalltods von Hausfrauen zum Ausdruck kommen?

Welchen Handlungsbedarf sieht sie hier?

Soweit mit dieser Frage die gesellschaftliche Bewertung der unbezahlten Familienarbeit gemeint sein sollte, ist die Gleichwertigkeit der Arbeit in der Familie und der Erwerbsarbeit ein wesentlicher Grundsatz in der Frauen- und Familienpolitik der Bundesregierung. Erziehungsgeld und Erziehungsurlaub sowie die Anerkennung von Kindererziehungszeiten in der Rentenversicherung sind nur einige Stichworte aus einer umfangreichen Leistungsbilanz zur materiellen Aufwertung der Familienarbeit.

Erforderlich ist darüber hinaus eine neue Bewertung des Begriffs der Arbeit. Deshalb fördert der BMJFFG ein Projekt zur Einbeziehung der Hausarbeit in die volkswirtschaftliche Gesamtrechnung. Diese Projektergebnisse werden sich auch auf die Rechtsprechung auswirken, z. B. in Schadenersatzprozessen im Sinne verbesserter Entscheidungskriterien zur Bewertung der Hausarbeit beim Unfalltod von Hausfrauen oder anderer Familienangehörigen.

Straße als Aufenthaltsort

Frauen mit und ohne Kinder, Frauen aller Altersgruppen und sozialen Schichtungen sind häufiger unterwegs, sind stärker konfrontiert mit zu schmalen Gehwegen, nicht abgesenkten Bordsteinen, mit langen Wartezeiten vor Ampeln oder Mittelinseln, mit langen Umwegen etc., mit ständiger Lärm- und Abgasbelastung. Sie sind bei der Erledigung ihrer Wege in der Regel auf ein Minimum der Fläche im Vergleich zur Fahrbahnfläche verwiesen. Raum für anderes als zum Durcheilen bleibt kaum. Um die Straße als wichtigen sozialen Ort gerade für Frauen wiederzugewinnen, ist neben der Reduktion der Abgas- und Lärmbeeinträchtigung die eindeutige Verfügungsmöglichkeit über breite Gehwege Voraussetzung. Ausreichend Platz zum Gehen und Stehenbleiben muß vorhanden sein, um zumindest räumlich die Voraussetzung für Kontaktmöglichkeiten zu schaffen.

10. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, diese ungleichen Alltagsbedingungen von Männern und Frauen auszugleichen, mit dem Ziel einer für alle leichteren Wege- und damit Alltagsbewältigung?

Die Bundesregierung sieht generell keine wesentlichen Unterschiede beim alltäglichen Verhalten von Männern und Frauen im Straßenraum.

Sie wirkt grundsätzlich darauf hin, daß die Belange aller Verkehrsteilnehmer angemessen berücksichtigt werden. Sie hat z. B. bei der Entwicklung der Empfehlungen

— für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85) und

— zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG 87) darauf Wert gelegt, daß auch für Fußgänger der erforderliche Raum, insbesondere auch in seiner Funktion als Aufenthaltsort, vorgesehen wird.

11. Ist die Bundesregierung bereit, den Begriff des Gemeingebrauchs der Straßen nunmehr, entsprechend den Ansprüchen der Regelwerke, von der reinen motorisierten Verkehrsfunktion zu lösen und die Priorität eindeutig beim Aufenthalt auf den Straßen zu setzen?

Unter Gemeingebrauch ist nach der gesetzlichen Definition des § 7 FStrG der Gebrauch von Straßen zum Verkehr zu verstehen, der jedermann im Rahmen der Widmung der verkehrsbehördlichen Vorschriften gestattet ist. Verkehr ist keineswegs nur motorisierter Verkehr. In gleicher Weise sind Fußgänger, Radfahrer und der übrige nicht motorisierte Verkehr im Rahmen des Gemeingebrauchs zur Nutzung der Straße berechtigt.

Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, dem Gesetzgeber eine Änderung dieser Definition vorzuschlagen.

12. Wie steht die Bundesregierung zur weiteren Kategorisierung und damit Hierarchisierung der Straßen nach der sogenannten maßgebenden Funktion, die in der Regel der reinen Verkehrsfunktion entspricht [lt. Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Leitfaden für die funktio-

nale Gliederung des Straßennetzes (RAS-N) 1988, S. 8]?

Die Bundesregierung ist nach Artikel 90 GG nur Eigentümer der Bundesfernstraßen. Eine Kategorisierung und Hierarchisierung der Bundesfernstraßen auf der Grundlage der RAS-N ist nicht erfolgt.

13. Sieht die Bundesregierung Änderungsbedarf hinsichtlich der Mängel/Defizite der Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG) 1987 bezüglich

- der dort enthaltenen neuen Ausführungen zu den „immateriellen Ansprüchen" an den Straßenraum,
- der darin – anscheinend aufgrund mangelnder Ermittlungsmöglichkeiten – schuldig gebliebenen Einarbeitung dieser Ansprüche,
- ihres immer noch fehlenden Zusammenhangs zum Alltag von Frauen,
- des darin vermittelten Attraktionscharakters von Straßen, in dem mit „Erlebnisprofilen" gearbeitet wird, die die Alltagsarbeit außen vor lassen, sogar bewußt negieren,
- der Tatsache, daß der Straßenraum darin in der Regel aus Windschutzscheibenperspektive dargestellt wird,

und ist sie bereit, diese Defizite zu beseitigen?

Die Bundesregierung kann in den von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen eigenverantwortlich herausgegebenen Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG 87) keine wesentlichen Mängel oder Defizite erkennen. Dies gilt insbesondere für die dort aufgeführten immateriellen Ansprüche an den Straßenraum. Sie sieht deshalb derzeit keinen Änderungsbedarf.

14. Hält es die Bundesregierung für gerechtfertigt, daß alle Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zum Straßenbau, zur Straßenraumgestaltung, zur Abwicklung des Kfz-Verkehrs regelmäßig überarbeitet werden, für die Anlage des Fußgängerverkehrs aber immer noch die Richtlinien von 1972 gelten?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß technische Regelwerke wie Richtlinien und Empfehlungen nur dann zu überarbeiten sind, wenn neue Erkenntnisse vorliegen. Eine Überarbeitung der Richtlinie für Anlagen des Fußgängerverkehrs erfolgt derzeit im zuständigen Ausschuß der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

15. Was gedenkt die Bundesregierung dagegen zu tun, daß in diesen Richtlinien

- als Orientierungs-Maß für zu Fuß gehende Männer gelten, die ohne Kinderwagen, ohne Einkaufstaschen, ohne Gepäck etc. unterwegs sind,
- daß die Wartefläche am Straßenrand viel zu gering bemessen ist, um dort auch mit Gepäck und Kindern stehen zu können,
- daß der physische Mindestabstand zwischen einander fremden Personen, vor allem von Frauen Männern gegenüber, unterschritten ist, aber jedem Autofahrer mehr als reichlich Platz zwischen den Autos zugestanden wird,
- daß nur die Fortbewegung, nicht der Aufenthalt und die Erledigung alltäglicher Arbeit von Frauen als Kriterium benannt sind,
- daß der Versuch einer ausschließlich zweidimensional orientierten, linearen Einteilung der Gehwege in Ein- und Zweirichtungsverkehr entsprechend der Fahrbahneinteilung nur sehr bruchstückhaft das Geschehen auf Gehwegen berücksichtigt, und von daher auch die Planungsvorschläge, die daraus abgeleitet werden, völlig an den Ansprüchen der Fußgänger/innen vorbeigehen müssen,
- daß der Versuch, bei der planerischen Beurteilung der Gehwege einzig und allein die Geschwindigkeit der Fußgänger/innen zugrundezulegen, immer fehlschlagen muß, weil gerade sie sehr unterschiedlich ist, je nach Lebenssituation: bei Personen, die mit Kleinkindern unterwegs sind, bei älteren Kindern, bei älteren Frauen, ob mit Gepäck oder ohne, in Begleitung oder allein, in Gruppen, als Behinderte etc.?

Richtlinien müssen die oft komplexen realen Zusammenhänge mit ausreichender Abbildungsqualität zusammenfassen und einfache Handlungsanweisungen geben.

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß die angesprochenen Richtlinien diesen Ansprüchen genügen.

16. Wann wird die Bundesregierung neue Richtlinien für Fußgänger/innen und eine Überarbeitung der RAS-N veranlassen, die – ebenso wie es im Detail für Autofahrer/innen geregelt ist – genaue Aussagen zur Straßenraumgestaltung, zur Wegeführung, zur Ausstattung der Wege etc. beinhalten?

Die Richtlinien für Anlagen des Fußgängerverkehrs werden derzeit überarbeitet. Dabei werden auch die Anforderungen aus der Sicht der Frauen diskutiert.

Auch in einer überarbeiteten RAS-N werden detaillierte Angaben zur Straßenraumgestaltung, zur Wegeführung und zur Ausstattung der Wege nicht enthalten sein.

17. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß in den Grundlagen des Bauplanrechts (BauGB, BauNVO) dafür Sorge getragen werden muß, die Wiederherstellung der Straße als wichtiger öffentlicher Freiraum als Ziel zu formulieren und mit rechtlichen Mitteln abzusichern?

Die Wiederherstellung der Straße als öffentlicher Freiraum ist in der städtebaulichen Praxis von zahlreichen Gemeinden als wichtiges Anliegen erkannt worden. Seine Umsetzung und Verwirklichung ist im Rahmen städtebaulicher Maßnahmen schon heute Gegenstand der Bauleitplanung. Das Baugesetzbuch und die Bau-

nutzungsverordnung enthalten die erforderlichen Verpflichtungen und Regelungsmöglichkeiten, so daß ein zusätzlicher Regelungsbedarf nicht besteht.

18. Wie bewertet die Bundesregierung die mit der Umstellung von Straßen- auf U-Bahnsysteme verbundene Verbannung gerade derjenigen, die nicht mit dem Auto unterwegs sind, vornehmlich also der Frauen, unter die Erde, so daß ihnen die mögliche Erlebnisqualität der Stadt vorenthalten wird zugunsten des motorisierten Individualverkehrs?

Unterirdische Schienennahverkehrssysteme sind in der Bundesrepublik Deutschland begrenzt auf einige hochverdichtete Ballungsräume. Ihre hohe Leistungsfähigkeit rechtfertigt die mit dem Bau und dem Betrieb dieser Strecken verbundenen hohen Kosten. Eine Straßenbahn, die in den Hauptverkehrszeiten regelmäßig mit dem motorisierten Individualverkehr zum Erliegen kommt, kann keinerlei Anreiz zur Nutzung geben. Erforderlich sind Bahnen, die weitgehend unabhängig vom Verkehrsfluß auf der Straße sind und höhere Reisegeschwindigkeiten, dichtere Zugfolgen und größere Pünktlichkeit ermöglichen. Verkehrliche Bedürfnisse sind es also, die zur Fortentwicklung der Straßenbahn zu einer Stadtbahn oder unter Umständen zu einer U-Bahn mit ihrer Trennung vom Individualverkehr zwingen.

Zum Teil kann das Ziel einer Beschleunigung des Schienenbahnverkehrs auch durch Verlegung auf besondere Bahnkörper mit Vorrang an Kreuzungen und Einmündungen erreicht werden. Jedenfalls müssen die Systeme des Öffentlichen Personennahverkehrs so ausgebaut werden, daß sie attraktiv genug sind, um den Autobesitzer zum Umsteigen vom Auto zu veranlassen.

Erleichterung und Verbesserung des innerstädtischen Verkehrs als Hauptzielrichtung beinhaltet notgedrungen Kompromisse mit anderen Anliegen; die „mögliche Erlebnisqualität der Stadt" kann die verkehrlichen Zwänge nicht beseitigen, die zum Bau unterirdischer Schienenverkehrssysteme geführt haben. Im übrigen zeigt sich gerade in Städten mit einem relativ hohen Anteil an unterirdischen Verkehrssystemen, daß der Anreiz zur Nutzung des Autos nicht zunimmt, sondern zurückgeht.

Straße als Sozialisationsort

Frauen verlieren bei der immer noch mehrheitlich von ihnen geleisteten Kindererziehung sehr viel Zeit und Energie durch Umwege, die sie gehen müssen,

- weil sie ihren Kindern nicht die Hauptverkehrsstraßen zumuten wollen,
- weil sie die Straße nicht dort überqueren können, wo es dem kürzesten Weg entspräche,
- weil sie ihre Kinder bis über die Schulreife hinaus wegen der Gefährdung durch den Autoverkehr zu Spielorten begleiten müssen,
- weil es zu gefährlich geworden ist, auf dem Gehweg zu spielen.

Das heißt, Frauen und Männer müssen ihre Kinder zwangsläufig zur Unselbständigkeit erziehen, um ihr Überleben zu sichern. Die Straße als wesentlicher Sozialisationsort für Kinder, wo sie ohne ständige Kontrolle Erfahrungen mit Menschen und Räumen machen können, besteht nur noch in Rudimenten. Für die Frauen und Kinder stellt dies eine unzumutbare Situation dar.

19. Was unternimmt die Bundesregierung , um den Mißstand zu beseitigen, daß heute Kinderwagen-Schiebende, ältere Menschen, und das sind vor allem Frauen und Menschen mit Einkaufswagen, d. h. gerade die, die am entfernungsempfindlichsten sind, durch Pkws im Park- und Haltebereich oft an der Überquerung der Straße behindert werden?

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 19 bis 22 gemeinsam beantwortet:

Es ist nicht im Sinne der Verkehrssicherheit, die Überquerung der Straße an jedem Ort und zu jeder Zeit zu gewährleisten. Die Bundesregierung sieht daher keinen Handlungsbedarf für die Durchführung der mit den Fragen 19 bis 22 geforderten Maßnahmen.

20. Wann wird sie gesetzlich den Abstand parkender Autos auf die Mindestbreite von Zwillingskinderwagen festlegen?

Vgl. Antwort zu Frage 19.

21. Wann wird die Bundesregierung die gesetzlichen Grundlagen dafür schaffen (z. B. durch Stärkung der Rechtsstellung von Fußgänger/innen in der StVO), daß die Überquerbarkeit der Straßen an jedem Ort zu jeder Zeit gewährleistet ist; wann wird sie dies als Orientierungsmaßstab mit solchem Gewicht in die Regelwerke einarbeiten lassen, daß Disziplinierungen für Fußgänger/innen in Form von Absperrgittern, -ketten etc. in den Richtlinien für die Anlagen des Fußgängerverkehrs gestrichen werden können?

Vgl. Antwort zu Frage 19.

22. Ist sie bereit, Querungshilfen für Fußgänger/innen gesetzlich zu verankern und den § 25h Abs. 4 StVO zu streichen, der den Fußgänger/innen das Betreten der durch Absperrgitter etc. abgesperrten Straßenfläche verbietet?

Vgl. Antwort zu Frage 19.

23. Ist die Bundesregierung bereit, dem Gleichbehandlungsgrundsatz gemäß auch ihre Förderungspraxis für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz so zu verändern, daß tatsächlich greifende Maßnahmen zur Verbesserung der Alltagssituation der hauptsächlich ÖV-Fahrenden, der Frauen möglich sind, z. B.:

– indem sie die Förderung durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz so umgestaltet, daß, bevor hochtechnologisierte Schienensysteme gefördert werden, vorrangig Maßnahmenbündel aus kleinen, aber alltagswirksamen Maßnahmen als förderungswürdig anerkannt werden,

– indem die Mindestgrenze für die Förderung herabgesetzt wird,

– indem die ausschließliche Förderung in Form von Investitionshilfen für die Infrastruktur des ÖV aufgehoben wird zugunsten der Möglichkeit von Investitionshilfen auch in den Betrieb der Anlagen und für den Wagenpark, so daß es zum Beispiel auch möglich ist, Niederflurbusse zu fördern, die eine erhebliche Erleichterung für Frauen und Männer mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrer/innen darstellen,

– indem der Umbau innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen nur dann gefördert wird, wenn ein Gesamtkonzept für die Straße und nicht nur für die Fahrbahnen vorliegt,

– indem neben Busspuren auch begleitend die Akzeptanz solcher Maßnahmen bei den anliegenden Geschäften und Bewohner/innen gefördert wird,

– indem die im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz geregelte Möglichkeit der Finanzierung von Brücken und Tunneln als Straßenüber-/unterquerungen für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen gestrichen wird angesichts der Tatsache, daß die hauptsächliche Begründung solcher baulicher Maßnahmen, die Gewährleistung der Sicherheit der Fußgänger/innen und Radfahrer/innen, auch anders und zugunsten direktester Wege, geringster Wartezeiten und ohne (Fußgänger/innen benachteiligende) „Inseln" für diese Verkehrsteilnehmer/innen geregelt werden kann (z. B. durch Lichtsignalanlagen, die den motorisierten Individualverkehr stoppen, und andere Regelungen, die die Restriktionen auf den motorisierten Individualverkehr verlagern),

– indem Geh- und Radwege an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen nur gefördert werden bei gleichzeitiger Vorlage entsprechender Netzplanungen und Querungshilfen als Bedingung der Förderung,

– indem darauf hingearbeitet wird, daß Bushaltebuchten durch Buskaps (in die rechte Fahrspur hineinragende Gehweg-,Nasen', die nicht zugeparkt werden können) ersetzt werden, als Beschleunigungsmoment für den ÖV und als Erleichterung der unmittelbaren Erreichbarkeit des Busses,

– indem Haltestellen grundsätzlich so ausgestattet werden, daß z. B. beim schienengebundenen Nahverkehr durch sofortiges Grün für die Bahn der sofortige Stop des Individualverkehrs beim Einfahren einer Bahn in den Haltestellenbereich erreicht wird, also eine Zeitinsel für die ÖV-Benutzer/innen entsteht, um ein schnelles, sicheres und auch kurzfristiges Erreichen der Bahn zu sichern,

– indem grundsätzlich auf Haltestellen auf Straßen-Inseln verzichtet wird, da sie in der Regel

  – nur mit Extra-Aufwand verbunden (Ampeln, Tunnel etc.) zu erreichen sind – gerade für Frauen und Männer mit Kindern, Kinderwagen oder Taschen u. ä. –,

  – einen unangenehmen Aufenthalt mit vorbeirasenden Pkws und Lkws verursachen, der vielfach auch noch mit Schreckmomenten verbunden ist dadurch, daß diese uneinsehbar hinter den Wartenden herbei- und vorbeirauschen,

  – und gleichzeitig Kontaktmöglichkeiten während des Wartens verhindern,

– indem prinzipiell auf umweltfreundliche Ausstattung für die Gleiskörper, sprich Rasentrasse (die Schweiz ist diesbezüglich beispielhaft), geachtet wird, um auch einen Beitrag zur Verbesserung des Kleinklimas zu leisten, dem insbesondere Fußgänger/innen und ÖV-Benutzer/innen ausgesetzt sind,

– indem die Haltestellenbereiche in voller Länge auf Gehwegniveau angehoben werden, um vor allem jenen, die Kinder betreuen, den Alltag zu erleichtern, in dem das Rauf und Runter an Bordsteinen mit Kinderwagen, mit Kindern an der Hand o. ä. wegfällt,

– indem die Haltestellen attraktiv gestaltet und belebt werden, z. B. mit platzartigen Aufweitungen des Straßenraums, Kiosken, Bäumen, Bänken etc., um den Aufenthalt so angenehm wie möglich zu machen,

– indem bei U-Bahnen auch oberirdisch Fahrpläne und Hinweise über die Zugverbindungen, Umsteigemöglichkeiten und Anschlüsse angebracht werden, um den Aufenthalt auf U-Bahnhöfen nicht unnötig zu verlängern,

– indem prinzipiell U-Bahnhofspersonal (Zugabfertiger/innen) auf den Bahnsteigen anwesend ist, um die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl zu erhöhen?

Die Bundesregierung hält es angesichts der zwischen Bund und Ländern abgestimmten praktizierten Durchführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) nicht für erforderlich, die Förderungspraxis für Vorhaben des ÖPNV zu ändern. Spezielle, sich auf der Weiterentwicklung der ÖPNV-Systeme und aus Bedarfsänderungen ergebende Fragen hinsichtlich der Förderpraxis werden kontinuierlich in den Arbeitskreisen des „Gemeinsamen Ausschusses des Bundes, der Länder und der kommunalen Spitzenverbände zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GA)" behandelt und sachgerecht entschieden.

Die Bundesregierung sieht weder im GVFG selbst noch bei der Durchführung der Förderung nach dem GVFG den Gleichbehandlungsgrundsatz beeinträchtigt.

Eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Förderung von Vorhaben des ÖPNV mittels Finanzhilfen nach dem GVFG war und ist das dringende Erfordernis einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden.

24. Was wird die Bundesregierung unternehmen, um Fußgänger/innen, vor allem auch Kinder, im Straßenverkehr zu sichern, angesichts immer noch steigender Unfallzahlen, nicht eingehaltener Geschwindigkeitsbegrenzungen und vorhandener Forschungsergebnisse, die bereits eindeutig belegen, daß beispielsweise bei Tempo 30 weniger Menschen im Straßenverkehr getötet werden?

Das Verkehrssicherheitsprogramm 1984 der Bundesregierung enthält ein breit angelegtes und langfristig

umzusetzendes Programm zur Erhöhung der Verkehrssicherheit innerorts, insbesondere auch zur Fußgängersicherheit.

Über die Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms 1984 berichtet die Bundesregierung regelmäßig in ihren „Unfallverhütungsberichten Straßenverkehr". Zur Gewinnung neuer Erkenntnisse zur Fußgängersicherheit werden insbesondere bei der Bundesanstalt für Straßenwesen zahlreiche Forschungsvorhaben durchgeführt (vgl. hierzu die veröffentlichten Forschungsprogramme 1985 bis 1990 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung).

25. Wann schafft die Bundesregierung die Voraussetzungen für die flächenhafte Einführung von Tempo 30 innerorts, um die Hauptunfallursache Raserei gerade auf Hauptverkehrsstraßen, die oft auch die Haupteinkaufsstraßen sind, zu verringern und damit Frauen eine Erleichterung bei ihren alltäglichen Wegen zu verschaffen?

Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, Tempo 30 als allgemeine zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts vorzuschreiben. Mit Wirkung vom 1. Januar 1990 ist jedoch die Möglichkeit, Zonen mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h einzurichten, in die Straßenverkehrs-Ordnung übernommen worden.

Grundlage dafür waren die durchweg positiven Erfahrungen mit den bisherigen Tempo-30-Zonen. Sie haben gezeigt, daß Tempo-30-Zonen dort zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen können, wo klar abgrenzbare Zonen, ggf. mit Umbauten im Straßenraum, dem Kraftfahrer die niedrige Geschwindigkeit einsichtig und damit akzeptabel machen.

Eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 innerorts würde den besonderen Schutzgedanken zugunsten der Wohngebiete oder der Gebiete mit überwiegender Wohnbebauung untergehen lassen. Für Fußgänger und Radfahrer würde eine gefährliche Scheinsicherheit geschaffen.

Ein gleicher Effekt würde auch entstehen, wenn Tempo 30 in dafür nicht geeigneten Gebieten angeordnet würde.

26. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, inwieweit Kinder aufgrund der rigorosen Beschränkung ihrer selbständigen Bewegungsfreiheit durch besorgte Eltern in ihrer motorischen und raumbezogenen Entwicklung beeinträchtigt werden?

Eine rigorose Beschränkung der Bewegungsfreiheit von Kindern durch besorgte Eltern ist nach den in der Unfallforschung vorliegenden Erkenntnissen in aller Regel nicht gegeben. Die vorliegenden Erkenntnisse über das Ausmaß kindlicher Mobilität im Straßenverkehr deuten eher in eine andere Richtung. So hat der Besitz und die Verfügbarkeit von Fahrrädern bei Kindern im Vorschulalter in den letzten Jahren so zugenommen, daß bundesweit über 70 Prozent der vierjährigen Kinder ein eigenes Fahrrad benutzen. In manchen nördlichen Regionen des Bundesgebiets liegt diese Quote bei 90 Prozent der Vierjährigen.

Untersuchungen zeigen auch, daß die Überwachung und Kontrolle der Kinder im Vorschulalter durch ihre Eltern relativ gering ist und – unter dem Aspekt der elterlichen Fürsorgepflicht betrachtet – von der überwiegenden Mehrzahl der Wissenschaftler als zu gering eingestuft wird.

27. Wie beurteilt die Bundesregierung die verkehrspolitisch bedingte Nötigung von Müttern und Vätern, ihre Kinder restriktiv vor gefährdendem Autoverkehr zu schützen, sowie die daraus resultierenden Auswirkungen auf das Kind-Mutter/Vater-Verhältnis?

Elterliches Erziehungsverhalten, das auf die Schaffung und Bewahrung eines vertretbaren Risikoniveaus für Kinder abzielt, ergibt sich aus dem Interesse der Eltern an physischer und psychischer Gesundheit ihrer Kinder. Erkenntnisse darüber, wie sich als möglicherweise restriktiv zu erlebende Sicherheitsmaßnahmen, etwa die Benutzung von Rückhaltesystemen in Pkws, auf das Eltern-Kind-Verhältnis auswirken, liegen nicht vor.

28. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkungen solcher Beschränkungen und Sozialisation vor dem Hintergrund des Problems der Überbehütung von Mädchen, denen in weit geringerem Maße als Jungen selbständiges Unterwegssein zugestanden wird?

Welche geschlechtsspezifischen Benachteiligungen für Frauen werden damit verkehrspolitisch durch zeitlich und räumlich unzureichende ÖPNV-Angebote verstärkt?

Hält die Bundesregierung diesen Aspekt für untersuchungswürdig?

Der Bundesregierung sind die Probleme einer geschlechtsrollenspezifischen Sozialisation bekannt, insbesondere auch der Umstand, daß Mädchen u. U. weniger als Jungen ein selbständiges Unterwegssein zugestanden wird. Inwieweit hierbei von Eltern ein geschlechtsspezifisch unterschiedlicher Gefährdungsgrad durch den Straßenverkehr unterstellt wird, ist nicht bekannt.

Durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit ist die Bundesregierung bemüht, jedwede geschlechtsspezifische Sozialisation zu problematisieren und Eltern auf entsprechendes, meist unbewußtes Erziehungsverhalten aufmerksam zu machen.

Im übrigen ist aber festzustellen, daß junge Mädchen und Frauen überwiegend mit gleicher Selbstverständlichkeit am Straßenverkehr teilnehmen wie Jungen und Männer, so daß eine besondere geschlechtsspezifische Benachteiligung für Frauen durch die Situation im Straßenverkehr so nicht festgestellt werden kann.

29. Wie beurteilt die Bundesregierung die spezifisch Männer betreffende Gefahr der psychi-

schen Autofixierung als Folge einer Sozialisation unter den Bedingungen geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung [DIE GRÜNEN im Bundestag (Hrsg.): Welche Freiheit brauchen wir? Zur Psychologie der autoMobilen Gesellschaft. Berlin 1989]?

Der Bundesregierung ist bewußt, daß die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung eine Reihe von Folgeproblemen hervorruft. Eine psychische Autofixierung als Folge der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung ist allerdings unbekannt. Empirische Untersuchungen liegen nicht vor. Der in der Frage zitierte Vortrag zeigt sicher interessante Aspekte zu diesem Thema auf, die allerdings ausdrücklich als „typisierend" und „Problemaufriß" bezeichnet werden, die zur weiteren Diskussion anregen sollen.

Gewalt gegen Frauen

Frauen sind nicht nur tagsüber in ihren Fortbewegungsmöglichkeiten eingeschränkt. Abends und nachts führt die berechtigte Angst vor Männergewalt für viele Frauen bis zum völligen Verzicht auf außerhäusigen Aufenthalt.

Jede Frau verhält sich unbewußt oder bewußt in dem Wissen um diese Bedrohung, auch wenn sie nie vergewaltigt wurde. Die Wege- und Verkehrsmittelentscheidung, wenn eine Frau das Haus verläßt, hängt vom Wohnort ab, von den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln (wenn eine Frau einen Pkw besitzt, benutzt sie ihn auch), von der jeweiligen Befindlichkeit etc.

Die öffentliche Diskussion zur Gewalt gegen Frauen thematisierte seit 1983 mit der Forderung nach Frauen-Nachttaxis zum ersten Mal auch die eingeschränkten Fortbewegungsmöglichkeiten von Frauen. Zum einen wurde dadurch die Gewalt gegen Frauen wieder breiter öffentlich diskutiert, zum anderen ein großes Defizit bei der Versorgung der Bürger/innen mit öffentlichen Verkehrsmitteln offensichtlich.

30. Welche Kriterien legt die Bundesregierung für ihre Versorgungspflicht zugrunde?

Verkehrssicherheit ist und bleibt oberstes Gebot.

31. Sind der Bundesregierung die Ergebnisse der Begleitforschung zum Bielefelder Frauen-Nachttaxi bekannt, die belegen, daß
    - nahezu alle befragten Frauen unabhängig von Alter und Erwerbs-Situation fürchten, Opfer einer sexuellen Gewalttat zu werden,
    - Frauen, die über keinen Pkw verfügen, besonders benachteiligt sind,
    - das Angebot von Frauen-Nachttaxis die Teilnahme von Frauen am öffentlichen Leben erleichtert?

Diese Untersuchung ist bekannt.

32. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus diesen Ergebnissen bezüglich der finanziellen Förderung von Frauen-Nachttaxis in Stadt und Land unabhängig von kommunalen Entscheidungen, nicht als Angebotsaufweichung, sondern als Angebotserweiterung?

Öffentlicher Personennahverkehr ist in zeitlichen Randlagen überhaupt nur zu betreiben, wenn seine Leistungen durch ein Minimum von Fahrgästen auch genutzt werden. Frauen-Nachttaxen können, je nach Ausgestaltung vor Ort, auch eine Konkurrenz zum bestehenden Linienbetrieb sein. Nur in diesem Zusammenhang ist der Begriff von der „Angebotsaufweichung" zu verstehen. Nach den bisherigen praktischen Erfahrungen mit örtlichen Modellversuchen ist ein Frauen-Nachttaxen-Dienst eher als Angebotserweiterung zu betrachten. Wenn das Nachttaxi ähnlich wie ein Linienbetrieb ausgestaltet ist, kommen auch ihm die allgemeinen Förderungen im Öffentlichen Personennahverkehr zugute.

33. Das Von-Haus-zu-Haus-Verkehrsangebot von Frauen-Nachttaxis ist wichtig für Frauen.

    Ist die Bundesregierung bereit, den § 47 Abs. 3 im Personenbeförderungsgesetz, der den Verkehr mit Taxen regelt, um das Frauen-Nachttaxi zu erweitern, um eine sichere Fortbewegungsmöglichkeit für Frauen in Abend- und Nachtstunden zu gewährleisten?

Nach § 47 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird die Landesregierung ermächtigt, durch Rechtsverordnung den Umfang der Betriebspflicht, die Ordnung auf Taxenständen sowie Einzelheiten des Dienstbetriebes der Taxen zu regeln. Sie kann die Ermächtigung durch Rechtsverordnung übertragen, was in der Regel bis auf die kommunale Ebene hinunter auch geschieht. Diese Ausgestaltungsmöglichkeit erlaubt bereits heute den Einsatz von sog. Frauen-Taxis, wovon in einer ganzen Reihe von Städten auch Gebrauch gemacht wird, ohne gesonderte gesetzliche Regelungen im PBefG schaffen zu müssen.

Sollte der Wunsch bestehen, „Frauen-Taxis" mit neuen Verkehrsarten oder Verkehrsmitteln zu erproben, womit ggf. sogar Abweichungen von Vorschriften des PBefG notwendig würden, kann auf die mit dem Dritten Rechtsbereinigungsgesetz vom 28. Juni 1990 als § 2 Abs. 7 PBefG verabschiedete Regelung (Experimentierklausel) zurückgegriffen werden.

34. Welche Bedeutung mißt die Bundesregierung der gesellschaftspolitischen Wirkung von Frauen-Nachttaxen bei, wenn sich durch die Diskussion über deren Finanzierung nicht mehr nur Frauen mit „ihrer" Angst vor Gewalt, sondern auch Männer mit den Folgen von Gewalt gegen Frauen auseinandersetzen müssen?

Das federführende Bundesministerium für Jugend, Familie, Frauen und Gesundheit sieht in dem Thema „Gewalt gegen Frauen" einen Schwerpunkt seiner Projektförderungen. Dabei legt es großen Wert auf die Einbeziehung der Männer in die gesellschaftliche Auseinandersetzung mit den Ursachen als auch mit den erforderlichen Maßnahmen zur Verringerung von Gewalt gegen Frauen. Deshalb kann auch von überzeugenden Konzeptionen zu Frauen-Nachttaxen eine positive gesellschaftspolitische Wirkung ausgehen.

35. Die Erschließungsart von Siedlungsgebieten ist von entscheidender Bedeutung für das Sicherheitsgefühl von Frauen. Untersuchungen belegen, daß z. B. uneinsichtige Wege zu von der Straße weitgehend abgelegenen Hauseingängen, wie sie in der Nachkriegsbebauung üblich sind, zu erhöhter Angst von Frauen und zu tatsächlich erhöhter Gewalt führen, ebenso wie die rückwärtige Erschließung von Häusern.

    Welche diesbezüglichen Maßnahmen zur Verringerung der Gewalt an Frauen hat die Bundesregierung bisher bedacht?

Angesichts wachsender Probleme der Städte und ihrer Bewohner hat das Thema Deliktverhütung durch städtebauliche Planung und Architektur zunehmend an Bedeutung gewonnen. Das Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Sädtebau hat schon 1984 ein Forschungsprojekt vergeben, um praxisrelevante Erkenntnisse darüber zu gewinnen, welche Struktur- und Gestaltungsmerkmale für Gebäude und Nutzungskonzeptionen die Möglichkeit zur Begehung von Delikten erleichtern und welche diese erschweren oder zumindest nicht begünstigen.

Wenn auch die Bau- und Siedlungsstruktur nach dem bisherigen Erkenntnisstand keinen unmittelbaren Einfluß auf die Kriminalität haben, so kann man doch davon ausgehen, daß es einen Zusammenhang zwischen der räumlich-baulichen Umwelt und individuellem Verhalten und damit auch abweichendem Verhalten gibt.

Die baulich-räumlichen Gelegenheitsstrukturen wie auch die sonstigen Einflußfaktoren mit kriminalitätsfördernder Wirkung lassen sich überwiegend im Sinne einer sekundären Prävention verändern. Mit vielfältigen Maßnahmen in den verschiedenen Bereichen kann erreicht werden, daß die Gelegenheiten zur Begehung von Delikten erschwert, zumindest aber nicht mehr begünstigt werden und Kriminalitätsfurcht abgebaut werden kann. Hierauf achten speziell die kommunalen Frauenbeauftragten bei den konkreten Planungen vor Ort.

Im einzelnen sind in diesem Zusammenhang folgende Maßnahmen zu nennen:

- Schaffung überschaubarer Einheiten im Wohngebäude
- eindeutige Zuordnung von Flächen- und Gebäudeteilen (öffentlicher Raum, halböffentlicher/halbprivater Bereich, Privatbereich)
- Möglichkeit einer Funktionsmischung
- Einsehbarkeit und Überschaubarkeit von Eingängen, Fluren, Parkplätzen und Tiefgaragen, Spielplätzen, Gemeinschaftseinrichtungen und Wegen
- Vermeidung verdeckter Zugänge, toter Winkel, Ecken und Durchgänge
- Gruppierung baulicher Anlagen so zueinander, daß Eingangsbereich und Umfeld von den Fenstern einsehbar sind
- Belebung wenig genutzter Bereiche, so z. B. im Wohnumfeld, durch Maßnahmen zur Gestaltung und Erhöhung der Attraktivität
- ausreichende Beleuchtung im Gebäudeumfeld (Dämmerschaltung)
- laufende Instandhaltung und Pflege von Anlagen und Einrichtungen.

36. Die ausreichende Beleuchtung von Straßen und Wegen ist nicht ausschließlich, aber auch eine Möglichkeit, der Gewalt gegen Frauen zu begegnen.

    Ist die Bundesregierung bereit, durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auch Beleuchtungseinrichtungen unter dem Aspekt der Sicherheit für Frauen abends und nachts zu fördern?

Beleuchtungsanlagen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich sind oder nach Landesgesetzen zur Verkehrsanlage gehören, sind nach GVFG förderfähig. Die Betriebskosten müssen von den Verkehrsunternehmen, bzw. bei Straßen in der Regel von dem Straßenbaulastträger, getragen werden. Beleuchtung aus Gründen der allgemeinen Sicherheit und Ordnung ist Sache der Länder, Kreise und Kommunen.

37. Wann trägt die Bundesregierung, über Regelwerke und andere Instrumentarien, dafür Sorge, daß die Beleuchtung an bestehenden und neuen Rad- und Gehwegen ein Sicherheitsgefühl auch für Frauen gewährleistet?

Die Verpflichtung zur Beleuchtung obliegt den Gemeinden.

38. Das durch die Gestaltung der Örtlichkeiten vermittelte subjektive Sicherheitsgefühl von Frauen ist für ihre Bewegungsfreiheit maßgeblicher als „objektive" Gewaltdelikthäufigkeiten, denn Frauen reagieren in der Regel auf ihre eigene Einschätzung von Bedrohungsmomenten, und zwar je nachdem mit Umwegen, Zuhausebleiben, Umsteigen auf ein Auto (wenn dies verfügbar ist) und langfristig mit dem Wunsch nach einem eigenen Pkw.

    Ist die Bundesregierung bereit, dafür Sorge zu tragen, daß das Kriterium der subjektiven Sicherheit von Frauen relevanten Eingang findet in die entsprechenden Regelwerke?

39. Welche Schlußfolgerungen ergeben sich aus demselben Sachverhalt für die Beteiligung von Frauen an der Planung?

40. In einigen Städten der Bundesrepublik Deutschland wurden auf Initiative von Frauen sogenannte Gefahrenortkarten erstellt, aus denen ersichtlich wurde, daß sehr verschiedene Frauen das Gefährdungspotential von Örtlichkeiten, an denen sie sich bedroht fühlen und die somit für sie eine Einschränkung ihrer Mobilität bedeuten, sehr übereinstimmend bewerteten. Mit der vereinzelten Entschärfung besonderer Bedrohungsorte ist Frauen nur kurzfristig und begrenzt gedient. Langfristig kann sich nichts an der strukturellen Gewalt gegen Frauen ändern, wenn diese nicht zum öffentlichen Thema gemacht wird.

Wie beurteilt die Bundesregierung vor diesem Hintergrund solche Gefahrenortkarten als Mittel, Gewalt gegen Frauen sichtbar und räumlich konkret zu machen?

Die in diesen Fragen angesprochenen Sachverhalte sind kommunale Angelegenheiten, auf die die Bundesregierung keinen Einfluß hat. Die kommunalen Frauenbeauftragten sind zusammen mit örtlichen Fraueninitiativen am besten in der Lage, ihre Forderungen für einen verbesserten Schutz der Frauen vor Gewalt auf Straßen und Plätzen bei den Behörden durchzusetzen und daran anknüpfend auch für eine grundsätzlichere Diskussion zu diesem Thema zu sorgen. Die Projektförderungen des Bundesministeriums für Jugend, Familie, Frauen und Gesundheit geben ihnen dazu allgemeine Hilfestellung.

41. U-Bahn-Systeme haben für Frauen in der Regel eine wesentlich andere Bedeutung als für Männer, denn
    - sie entleeren (zusätzlich zum Pkw-Verkehr) Straßen und Plätze, indem Menschen, die durch ihre Anwesenheit potentiellen Schutz bieten, buchstäblich von der Bildfläche verschwinden;
    - sie beschränken die Bewegungsfreiheit der wartenden Fahrgäste auf ein quasi eingekesseltes Terrain;
    - sie isolieren an Haltestellen selbst mehrere Wartende und damit sich potentiell gegenseitig Schutz bietende Fahrgäste voneinander, wenn die Richtungs-Bahnsteige durch die Trasse der U-Bahn getrennt werden.
42. Wie bewertet die Bundesregierung vor diesem Hintergrund U-Bahn-Systeme?
43. Welche Schlußfolgerungen zieht sie daraus bzgl. der Bundesförderung von U-Bahn-Systemen?

Der Bau und Ausbau von U- und Stadtbahnen in den Städten der Bundesrepublik Deutschland hat sich als ein wirksames Mittel zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) – und damit auch der Gesamtverkehrssituation in Verkehrsballungsräumen – erwiesen.

U-Bahnen werden nicht generell unterirdisch, sondern unabhängig vom Straßenverkehr betrieben und nur dann, wenn andere Lösungen nicht (mehr) realisierbar sind. Der Grad der Trennwirkung ist je nach Systemwahl unterschiedlich stark und bei U-Bahnen und ausgeprägten Stadtbahnen, also bei sehr leistungsfähigen Schienenpersonennahverkehrssystemen, aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit unabdingbar.

Die Bundesregierung hat immer die Auffassung vertreten, daß es zur Verwirklichung der gewünschten Trennung Individualverkehr/Öffentlicher Personennahverkehr keinesfalls überall der Erschließung der zweiten Ebene für die U-Bahn/Stadtbahn bedarf. Auch der besondere Bahnkörper sowie betriebliche Beschleunigungsmaßnahmen für die „Straßen"bahn unterstützen ein zügiges Fahren.

Die Bundesregierung unterstützt alle Überlegungen, die verkehrliche Effizienz und hohe Wirtschaftlichkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs zum Ziel haben, weil dieser einerseits wichtige, gemeinwirtschaftliche Aufgaben zu erfüllen hat und insofern auch leistungsfähig bleiben muß, aber andererseits auch bezahlbar bleiben muß.

Die angesprochenen Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG werden dabei nach bestimmten gesetzlich vorgeschriebenen Auswahlkriterien gewährt. Bei U- und Stadtbahnvorhaben müssen wie bei allen öffentlichen Projekten von erheblicher finanzieller Bedeutung darüber hinaus Nutzen-Kosten-Untersuchungen durchgeführt werden. Diese vom Bundesminister für Verkehr eingeführte „Anleitung zur standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV" hat sich in der Praxis bewährt.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333